

til grund for de forskellige københavnske planer.

I den periode, der er gået, siden forslaget blev fremsat, har det gang på gang vist sig, at der ikke var nogen samlet plan, der tog hensyn til både trafikale og byplanmæssige forhold.

Placeringen af Københavns fremtidige lufthavn, forbindelsen til Sverige samt spørgsmålet om Sydhavnens lukning er eksempler herpå. Afgørelserne herom bliver ikke alene bestemmende for forholdene på Amager og for, hvor forbindelserne mellem Amager og Sjælland skal gå. De kan væsentligt ændre hele trafikbilledet i og omkring København og er derfor forudsætninger for, at en samlet plan kan opstilles.

Alt taler for det ønskelige i en udvikling af nye befolkningsmæssige og erhvervsmæssige områder rundt om København og taler imod en stigende koncentration i området mellem Rådhuspladsen og Kongens Nytorv.

Konsekvensen heraf er, at de københavnske bybaner først og fremmest bør etableres som en indre ringlinje, følgende den nuværende bybane, en ydre ringlinje, når tiden hertil er inde, og etablering af forbindelser til Amager.

Udførelsen af en tunnelbane tæt ved den nuværende boulevardbane og tværs igennem den indre by vil føre til det modsatte af, hvad der ellers opstilles som et mål for storbyens udvikling.

Allerede vedtagelsen af flertallets forslag vil medføre betydelige stigninger af priserne på grunde og ejendomme i den indre by. I det lange løb vil det blive umuligt at hindre, at det nuværende bybillede ændres, og at der vil ske en større koncentration og overbebyggelse i City til stor skade for æstetiske og kulturelle værdier.

En sådan udvikling vil ikke kunne standses, når Citylinjen er udført og de økonomiske konsekvenser viser sig.

Tilvæksten i centrum er også en forudsætning for det påståede behov for en tunnelbane gennem City. Det har været påstået, at bygningen af en tunnelbane gennem City vil skaffe bedre plads for overfladetrafikken. Al erfaring viser, at dette ikke er rigtigt, idet nye trafikmuligheder vil blive mere end beslægtet af den ovenfor nævnte uønskede og uhensigtsmæssige udvikling af City.

Det hævdes endvidere, at Citylinjen er en

nødvendig aflastning af boulevardbanen. Dette er der rejst tvivl om fra sagkyndig side. Hertil kommer, at den belastning af boulevardbanen, flertallet regner med, netop forudsætter det samlede tunnelbaneforslag med tunneler under Vesterbrogade, Nørrebrogade, Østerbrogade og Christianshavn.

Der er endnu store muligheder for at forøge boulevardbanens kapacitet. En fast forbindelse mellem København og Malmø og en tunnelbaneforbindelse fra Ballerup via Frederiksberg og Rådhuspladsen til Amager vil formindske presset på boulevardbanen. Spørgsmålet om behovet for en aflastning af denne ligger derfor et godt stykke ude i fremtiden.

Ud over at planerne hviler på en forældet tankegang allerede i dag, må det også påpeges, at de vil være endnu mere forældede i år 2000.

Uanset alle forsikringer fra flertallets side føler mindretallet sig overbevist om, at der hverken økonomisk eller politisk bliver mulighed for en hurtig bygning af et samlet tunnelbanenet. De allerede vedtagne S-baner skal først udføres, Amagerforbindelserne vil presse sig frem i første række, og trafikbehovet i ringlinjerne vil også kræve deres del af de midler, der kan blive til rådighed.

En påbegyndelse af det samlede anlæg ved at begynde med en Citylinje vil derfor betyde, at København i de næste 30 år vil komme til at lide under betydelige ulemper og skader fra opgravninger og fra tunnelarbejder for derefter at konstatere, at det hele var forgæves.

Forslaget er ikke tiltrådt af de kommuner, der efter lovforslaget skal bidrage til udgifterne. Den tidligere enighed mellem staten og de berørte kommuner fremkom som et teknisk kompromis, der også præger forslagets enkeltheder. Kommunerne har ikke taget stilling efter, at alle de nye oplysninger er kommet frem, og kommunerne har ikke erklæret sig villige til at betale 25 pct. af anlægsudgifterne.

Selv om det oprindelige samlede forslag efterhånden skulle blive gennemført, vil det blive en løbende underskudsforretning, som måske end ikke kan bære sine almindelige driftsudgifter og i hvert fald ikke forrente en investering, der til sin tid vil løbe op i adskillige milliarder kroner.